

200^e anniversaire de la mort de Nelson

Merci d'abord, du fond du cœur à son Excellence l'ambassadeur sir John et à Madame Holmes pour leur merveilleuse hospitalité qui, à elle seule, nous récompense (ou nous console !) d'avoir osé vouloir évoquer Nelson et Trafalgar dans la maison du vainqueur de Waterloo. Un défi un peu lourd pour nous, c'est vrai (nous avons de meilleurs souvenirs !) un défi qui, je le sais bien, est apparu critiquable, voire provocant aux yeux de certains irréductibles de mon pays... qui portent une cravate noire en signe de deuil le jour de Trafalgar.

Mais je l'ai voulu et maintenu, ce défi, avec le soutien de beaucoup d'amis maritimes d'ailleurs, parce que l'intention de l'Institut Français de la Mer, (Institut résolument français) était à la fois pure et noble et se voulait grande, et je sais que vous l'avez compris.

Il s'agissait et il s'agit de rendre hommage à un grand soldat et à un grand marin universel d'abord, mais aussi d'affirmer calmement notre volonté d'assumer avec fierté toutes les pages de notre histoire, y compris les plus douloureuses dès lors que nos Français n'ont pas failli à l'honneur et se sont couverts de gloire, même malheureuse.

Merci aussi, Monsieur l'ambassadeur de votre appréciation de notre travail. Toute l'équipe qui a peiné sur le « spécial Nelson » de la Revue Maritime y est infiniment sensible... Vous avez en outre parfaitement compris notre esprit qui était effectivement de produire une étude « sensible et équilibrée... »

Un merci ému et chaleureux à la Marine nationale et à son chef !

- À l'amiral Oudot de Dainville qui est pour nous un exemple de volonté d'ouverture (dont une ouverture exceptionnelle et résolue au monde maritime en général) en même temps qu'un modèle de dignité et de simplicité dans sa haute fonction... Et ce qu'il a dit ce soir souligne encore l'élégance de cette honnêteté intellectuelle.

- À la Marine nationale qu'il dirige car ce très grand corps de notre pays a montré aussi (et au moment où l'IFM publiait son hommage à Nelson nous ne pouvions rêver de plus beau soutien) la voie de la grandeur et de la fierté de notre histoire en acceptant de participer à la grande revue navale internationale de Plymouth (avec Trafalgar plus qu'en filigrane !) *dès lors que ce serait « pavillon haut »*. C'est-à-dire non pas en se faisant tout petit comme des « chiens battus », mais avec le *Charles de Gaulle* et l'escadre. J'ai eu l'honneur d'y assister, seul invité « extérieur » à bord du porte-avions français, et je peux vous dire que j'étais sacrément fier de notre pays et de son comportement au cours de ce spectacle magnifique. D'ailleurs une leçon de l'histoire y fut déjà donnée par les faits, et je me permettrai à cet égard de citer en partie ce que j'ai écrit par la suite dans la Revue Maritime¹ sous le titre « *Union Jack et Pavillon français : une alchimie tricolore* » : ...*C'est grandiose ! Moment magique où les deux Marines sont émues et se reconnaissent (se pay tribute réciproquement). En fait, les soi-disant ennemis héréditaires affichent sans nuances superflues l'estime qu'ils se portent !*

Mais venons en aux leçons de l'histoire proprement dite. Je le ferai en utilisant ce que les Anglais appellent des *bullet points* (qui n'ont rien à voir avec les boulets qui furent

¹ N° 473.

échangés au large de Cadix) et en me référant à plusieurs batailles de Nelson car c'est lui que nous honorons en ce jour, pas notre défaite.

Trafalgar, à mon sens, est bien l'origine et la cause de ce que seront à la fois le Grand Empire et les coalitions qui le détruiront. Je sais que certains, en France, y compris éminents et présents ce soir, ne partagent pas cette analyse. Pourtant je suis convaincu que comme l'a écrit l'amiral Maurice Dupont : « Trafalgar est le prélude au blocus continental, à l'extension des guerres en Europe et à l'effondrement final » ajoutant : « Dès 1805, les Anglais ont gagné. »

Oui, à mon sens, c'est bien Trafalgar qui conduira à l'erreur funeste du blocus continental, cette arme suicidaire exigeant des conquêtes de plus en plus démesurées. En résumant, l'expansion du Grand Empire napoléonien et son effondrement sont les simples conséquences de la suprématie maritime définitivement assurée de l'Angleterre. Et pourquoi ? Parce que grâce à ses marines militaire et marchande, Albion pouvait déjouer toutes les tentatives impériales et assurer l'efficacité de son volet logistique et commercial tandis que sans marine de guerre, Napoléon ne pouvait réellement l'affaiblir. Alors le blocus continental pouvait bien générer la gloire :

« Tranquille, souriant à la mitraille anglaise,
La Garde Impériale entra dans la fournaise. »

Mais il ne pouvait que faire illusion face aux manques de moyens navals nécessaires pour torpiller ce vecteur maritime qui narguait la puissance impériale. Comme l'a écrit Tomasi dans un résumé saisissant « l'infériorité navale de Napoléon est bien la cause profonde de ses défaites militaires... »

La leçon de cette leçon est claire : un pays pour rester grand et compter dans le concert des nations doit veiller à la conservation permanente de sa puissance maritime et, si possible, de ses deux volets : la marine militaire et la marine marchande.

Autre leçon, déjà évoquée par l'amiral : en matière maritime ce qui donne la victoire n'est pas nécessairement le supplément de puissance « sur le papier ». Celui-ci ne sert à rien s'il n'est complété par bien d'autres qualités. Déjà Aboukir (que les Anglais appellent la bataille du Nil) l'avait démontré. Les marins de Nelson avaient moins de bouches à feu et de moindre calibre que ceux de Brueys de même qu'en 1805, la flotte combinée franco-espagnole était théoriquement plus puissante que la flotte anglaise... C'est d'ailleurs vrai des combats individuels comme des grandes batailles navales sinon - nos amis anglais me pardonneront de citer cet exemple - Surcouf n'aurait jamais conquis le *Kent* !

Il faut l'unité et l'autorité du commandement. C'était vrai à Aboukir où l'unité était plus que limite entre Brueys, Dupetit-Thouars et déjà Villeneuve. Ce le fut encore à Trafalgar entre Villeneuve et ses seconds aussi bien français qu'espagnols. Et pour favoriser unité et autorité du commandement il faut la confiance stable et maintenue des plus hauts responsables de l'État, surtout lorsqu'ils ne sont pas marins. Le moins que l'on puisse dire à cet égard est que l'attitude de Napoléon vis-à-vis de Villeneuve, pendant de celle de Bonaparte vis-à-vis de Brueys, a plus que contribué à fragiliser ses amiraux, même si dans un cas comme dans l'autre ces deux personnalités honorables n'étaient pas à la hauteur de la situation.

Alors que de l'autre côté, Nelson était à la fois indiscutable et indiscuté. Un grand film récent « *Master and commander* », illustre parfaitement l'aura dont il jouissait encore, bien après sa mort, auprès de ceux qui avaient été ses officiers !

À la mer et au combat, il faut une audace certes calculée et de la créativité... ou au contraire savoir attendre l'opportunité : à Aboukir, par exemple, Villeneuve s'était éloigné à cause des ordres initiaux... alors que si l'arrière-garde qu'il commandait avait remonté la ligne, les Anglais eussent été pris entre deux feux, ce qui eut pu changer le sort de la bataille.

À l'inverse à Trafalgar, il a voulu montrer de l'audace et du caractère « puisque Sa Majesté pense que c'est ce qu'il faut pour réussir dans la Marine » et il a été téméraire à contretemps.

Alors que Nelson sait prendre ses risques et fonce quand et comme il l'a décidé. À Aboukir, il attaque la nuit (le soir) et prend le risque et la chance du combat nocturne et de la surprise qu'il représente. De même, l'impatience du chasseur bredouille ne l'aveugle pas. À plusieurs reprises (deux fois devant Toulon qui décidément ne portait pas chance aux Anglais), il laisse échapper des flottes françaises, mais cela n'obscurcit pas son raisonnement.

Mais la leçon la plus importante de Trafalgar est qu'à la mer, on ne peut gagner si l'on ne dispose pas d'un outil entraîné, fiable, professionnel, discipliné et qui croit en ses chefs.

À Aboukir déjà, Brueys avait décidé de combattre au mouillage en raison de la faiblesse et de la médiocrité des équipages. Et les exemples sont nombreux de l'impéritie de la flotte française qui avait été décimée par la Révolution. Par exemple, *l'Heureux* aurait pu détruire le *Majestic* accroché dans ses haubans, mais les officiers ne sont pas arrivés à faire monter l'équipage sur le pont !

À Trafalgar, tout le monde le sait, la flotte combinée ne pouvait à nouveau se battre « qu'en ligne » (ce qui ne lui était pas favorable) car les équipages étaient aux trois quarts des effectifs, la famine attaquant les bords, et une majorité de marins de la flotte combinée avait été recrutée de force et était sans formation, beaucoup, même, n'avaient jamais vu la mer !

Alors que les Anglais étaient expérimentés, bons manœuvriers, bien ravitaillés en vivres, avec des effectifs complets et une discipline rétablie durement par Jervis en 1797, c'est-à-dire au moment même où tout finissait par se déliter chez nous...

Certes cela ne signifie pas que n'importe quel manchot, n'importe quel borgne aurait gagné à Trafalgar - et ce que j'ai écrit sur Nelson sous le titre « un grand marin, un grand soldat, un grand homme » démontre assez mon admiration, mais il n'a pas eu là, à Trafalgar, besoin de faire appel à son génie comme ce fut le cas en bien d'autres occasions. La leçon est donc celle de l'importance que nos marines militaires disposent en permanence de l'attention et des crédits nécessaires pour assurer qualité du matériel, du recrutement et de la formation.

Enfin lorsque le sort des armes est indécis, il faut de la chance (et là je me réfère à nouveau à Aboukir, mais aussi à Waterloo) : À Aboukir, c'est *l'Alexander* et le *Swiftsure* qui arrivent et non Villeneuve ; à Waterloo, c'est Blücher et non Grouchy. Mais il est vrai, de toute façon, que la chance peut changer le sort d'une bataille, mais non celui d'une guerre. On peut donc considérer ce facteur comme majeur, mais non comme déterminant sur la durée.

S'agissant de l'amiral Lord Nelson, permettez-moi de terminer dans un sourire en vous disant qu'il est à mon sens un trait d'union remarquable pour nos pays. Il est de fait éminemment anglais et illustre à merveille vos qualités traditionnelles et proverbiales (l'opiniâtreté, le calme etc.) mais il est aussi universel et nous, Français, aimons son panache, sa forte personnalité et un certain individualisme, par exemple, qu'il ne soit pas toujours en phase avec *l'establishment*, qu'il ait aimé Lady Hamilton bien que « *Aoh my God, she is not a lady!* » et que par des facettes aussi diverses, il soit devenu un héros britannique qui flirte avec l'universel.

Personnellement ce serait une joie de voir un jour le premier porte-avions britannique de nouvelle génération s'appeler *Nelson* et lors de quelque entreprise alliant nos deux pays, naviguer de conserve avec le *Charles de Gaulle*. Ça donnerait de la gueule à notre vieille Europe, non !?

Francis Vallat, Président de l'Institut Français de la Mer